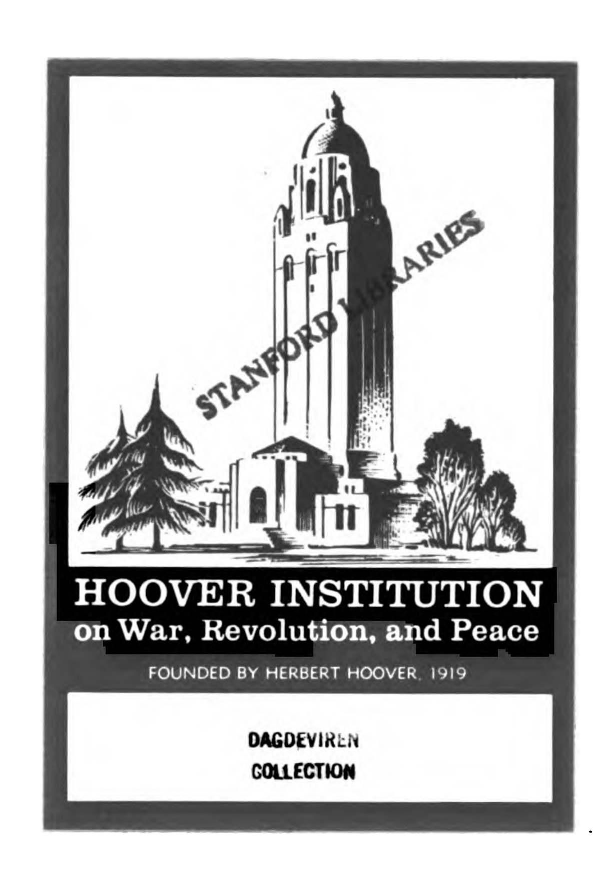


Turkey. Ministère du commerce et des travaux publics.

Actes de concession du chemin de fer de Soma - Ligne Capaba.


STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919
DAGDEVIREN
COLLECTION

EMPIRE OTTOMAN

Turkey

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS

ACTES DE CONCESSION

DU CHEMIN DE FER

DE Soma - Ligne Cassaba

CONSTANTINOPLE
Imprimerie MIHRAN — Rue de la Sublime Porte № 7.
1309-1891

H. Projets et Plans, Travaux et Matériel

Art. 1er — La Cie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et pé[rils] et à terminer, dans un délai fixé dans la Convent[ion] tous les travaux du Ch. de fer, de manière qu'il soit p[ra]ticable et exploité dans toutes ses parties.

Art. 2e — La Cie devra, conformément à l'art. 2 de la C[onven]tion, soumettre au Ministère des Travaux Publics, rapport[é] un plan général à l'échelle de 1/5000, le tracé du Ch. de [fer] les emplacements des stations, les voies de garage, de cha[rge]ment et de déchargement.

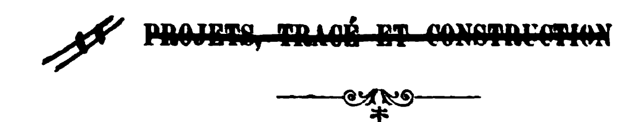
A ce plan seront joints: un profil en long suivant l'ax[e du] ch. de fer, un certain nombre de profils types de la voie, [un] tableau des pentes & rampes, et les types relatifs aux trava[ux] d'art les plus importants.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1/5000 pour le[s] longueurs et de 1/500 pour les hauteurs, dont les côtes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan [de] comparaison; au dessous de ce profil on indiquera au moy[en] de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir; a). L[es] distances par mille mètres de longueur du Ch. de fer, compté[es] à partir de son origine; b). La longueur des pentes & rampes [et] leur degré d'inclinaison; c). La longueur des parties droites [et] le développement des parties courbes, en faisant connaî[tre] le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

CAHIER DES CHARGES

de l'embranchement de Soma.

TITRE I



PROJETS, TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1. — Le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Ministère du Commerce et des Travaux Publics, dans les délais prescrits à l'art. 3. de la Convention, et en triple expédition, les projets de tous les ouvrages à exécuter.

Le tracé et le profil en long du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant pour la ligne entière ou chaque section de la ligne:

1° — Une carte générale à l'échelle de $^1/_{100,000}$; figurant le relief du terrain.

2° — Un plan coté général à l'échelle de $^1/_{5000}$;

3° — Un profil en long à l'échelle de $^1/_{5000}$ pour les longueurs et de $^1/_{500}$ pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison; au dessous de ce profil, on indiquera au moyen de deux lignes horizontales disposées à cet effet, savoir:

A). Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

B). La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

C). Enfin sur une 3me ligne disposée au dessus du profil on indiquera la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe.

4° — Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie.

~~5° — Un~~ mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis estimatif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes, déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être endiquées tant sur le plan général que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Les plans d'ensemble des stations seront dressés à l'échelle de $^{1}/_{1000}$, les coupes en seront à l'échelle de $^{1}/_{100}$; les projets des batîments des stationss eront faits à l'échelle de $^{1}/^{100}$.

Les plans et coupes des ouvrages d'art seront dressés à l'échelle de 0,02 par mètre.

Pour tous les ouvrages ayant des portées inférieures à 10 mètres, le concessionnaire pourra se contenter de faire approuver les types unè fois pour toutes, et ne fournir que les plans et coupes des ouvrages ayant une ouverture supérieure à 10 mètres.

Le concessionnaire devra d'ailleurs justifier les débouchés attribués aux ouvrages; il devra en outre, pour les ponts métalliques, fournir des calculs justificatifs des dimensions attribuées au métal. Ces calculs devront être faits sur les bases qui seront fixées par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics conformément aux règles en usages.

Tous les projets et rapports spécifiés au présent Cahier des Charges devront être pliés aux dimensions réglementaires de $0,^{m}21$ de largeur sur $0,^{m}31$ de hauteur, porter un titre, ~~un numéro d'ordre, la date et la signature du concessionnaire.~~

Art. 3 — Les travaux de la ligne seront exécutés pour une seule voie; mais les expropriations seront faites de façon à suffir à l'établissement éventuel d'une seconde voie; les tunnels seront aussi construits pour deux voies.

Art. 4 — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^{m},44$ à $1^{m},45$.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arrête supérieure du ballast sera de $1^{m},10$ pour une voie; s'il y a deux voies, l'entrevoie aura 2 mètres.

~~Le ballast aura une épaisseur minimum de $0^{m},40$. La largeur en couronne du terrassement sous le ballast aura $6^{m},00$ pour une voie et $9^{m},60$ pour deux voies.~~

~~Les largeurs ci-dessus pourront être réduites à $5^{m},10$ pour une voie et à $8^{m},60$ pour deux voies dans les parties difficiles de la ligne, à condition de prendre les dispositions nécessaires pour assurer le maintien du ballast.~~

Le ballast aura une épaisseur de 0m50. La largeur en couronne du terrassement sous le ballast aura 6m00 pour une voie et 9m60 pour deux voies.

Les largeurs ci-dessus pourront être réduites à 5m10 pour une voie et à 8m60 pour deux voies dans les parties difficiles de la ligne, à condition de prendre les dispositions nécessaires pour assurer le maintien du ballast.

Art. 5. — La Compagnie ~~concessionnaire~~ établira le long du chemin de fer les fossés, les rigoles et banquettes qui seront jugés nécessaires pour l'écoulement des eaux, l'assainissement de la voie et des chambres d'emprunt, et le maintien des ouvrages.

Art. 6. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra × être inférieur à trois cents mètres (300^{m}); une partie droite de 100^{m} devra être ménagée entre deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

× pour la ligne principale et de 50m pour les petites lignes

En outre, les courbes devront être raccordées avec les alignements au moyen d'une courbe formant une parabole.

Art. 7. — Le maximum normal de l'inclinaison des pentes et rampes, dans le sens de la mer, est fixé à vingt milimètres par mètre, et dans le sens de l'intérieur du pays, à quinze milimètres par mètre.

~~Une partie horizontale de 100^{m} au moins devra être ménagée entre deux déclivités, lorsque ces déclivités se succèderont en sens contraire.~~

Les raccordements des pentes se feront au moyen de courbes verticales d'un rayon convenable.

Les déclivités correspondant aux courbes de faibles rayons devront être réduites autant que faire se pourra.

La concessionnaire [Compagnie] aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement Impérial.

Art. 7. — Les voies d'évitement, de stationnement, de chargement et de déchargement devront être en nombre suffisant et seront déterminées par le Gouvernement, sur la proposition du concessionnaire. Il est stipulé dès à présent que la distance moyenne des stations sera de 20 kilomètres. La longueur de la voie d'évitement ne sera pas moindre de 400^{m} mesurée entre la pointe des aiguilles des changements de voie, pour les grandes lignes, et de 300 mètres pour les lignes de moindre importance. Dans l'établissement du profil en long, on aura soin de ménager des paliers d'une longueur convenable aux endroits où l'établissement ultérieur de stations nouvelles sera probable.

Art. 8. — Lorsque le chemin de fer devra traverser des chemins ou routes non déviés [qu'il sera nécessaire de conserver pour la communication du pays], il devra passer, autant que possible, au-dessus ou au-dessous de ces routes; toutefois on pourra établir des passages à niveau sur les dites voies lorsque la disposition des lieux ne permettera pas de construire des viaducs en dessus ou en dessous sans des dépenses considérables et sans apporter des embarras fâcheux à la circulation.

Lorsque le chemin de fer devra passer au dessus d'une route, l'ouverture du viaduc sera fixée, en tenant compte des circonstances locales par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics [Gouvernement], sur la proposition du concessionnaire, et pourra varier de 3 à 10 mètres.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clé, à partir du sol de la route, sera de 5^{m},00 au moins; pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en fer, la hauteur sous poutre sera d'au moins 4^{m},30.

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 4^{m},50 pour une voie et 8^{m},00 pour deux voies.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route sera fixée par le Gouvernement, en tenant compte des circonstances locales, et variera de 3^{m}. à 10^{m}, suivant l'importance de la route.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de $4^{m},50$ pour une voie et de 8^{m} au moins pour deux voies; la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs jusqu'à la clé de la voûte, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à $4^{m},80$.

Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni depression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Chaque passage à niveau sera muni d'une barrière qui s'ouvrira en dehors du chemin de fer; il sera en outre établi sur les points où il sera jugé nécessaire une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par le Gouvernement.

Pendant la construction du ch. de fer S'il devient nécessaire de détourner ou de modifier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées ne devra pas, dans tous les cas dépasser le maximum de l'inclinaisou des anciennes routes.

Dans tous les cas les passages à niveau devront, dans le sens de l'écoulement des eaux, se raccorder avec les routes par un palier de 10^{m}, au moins, de longueur.

Art. 9. — La ~~concessionnaire~~ *Compagnie* sera tenu de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux; les débouchés, d'après les règles de l'art, des ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau qnelconques, seront fixés par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics sur la proposition de ~~concessionnaire.~~ *la Compagnie.*

Art. 10. — La ~~concessionnaire~~ *Compagnie* n'emploiera, dans l'exécution des travaux, que des matériaux de bonne qualité, et il devra se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide tant des ouvrages que du matériel.

Les ponts et pontceaux à construire sur les cours d'eau ou sur les voies publiques et privées, ainsi que les aqueducs, seront construits en pierre et en fer; le bois ne sera employé que dans les fondations, les tabliers et les longrines à placer sous les rails. Ces ponts

seront, avant la réception, soumis à l'épreuve conformément au programme qui sera présenté à l'approbation du Ministère du Commerce et des Travaux Publics en même temps que les projets de ces ouvrages.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et offrir la résistance propre à remplir leur destination.

x s'ils sont en acier leur poids pourra être de 20 Kg. seulement.

Les rails en acier auront un poids de 3~~0~~ kilogrammes par mètre, système Vignole, avec éclises;x les joints des rails pourront être en porte à faux. Les distances des traverses d'axe en axe seront de 0^m,~~80~~, au maximum; le porte à faux des rails compté de l'axe des traverses ne devra pas surpasser 0^m,33. Les joints des deux lignes de rail de la voie pourront être indépendants les uns des autres.

~~Sur les déclivités égales ou supérieures à 18 millimètres par mètre, le poids des rails en acier ne pourra être inférieur à 35 kilogrammes par mètre.~~

En ce qui concerne les dimensions, les dispositions et la construction des bâtiments des stations et des guérites on se conformera aux types de la ligne de Smyrne à Alashéir.

~~Les stations seront construites en pierres et briques; elles seront recouvertes en pierres ou tuiles ou avec une toiture métallique.~~

Les talus des remblais, déblais et emprunts, auront une inclinaison variable déterminée ~~en cours d'exécution par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics ou ses délégués, sur les propositions du concessionnaire.~~ ~~de la Cie~~ par la nature des terrains. Ces inclinaisons seront sur la demande de la Cie déterminées en cours d'exécution par le Ministère des Travaux Publics ou ses délégués.

Art. 1~~3~~ — A la traversée des villes, villages, ~~ou~~ haltes stations ~~et partout où le Gouvernement le jugera nécessaire~~ la voie sera séparée des propriétés et des bâtiments riverains par des clôtures.

~~Art. 14 — Avant la réception, le concessionnaire devra, en outre du télégraphe, avoir posé le long de la voie les signaux des stations et autres; il devra, de plus, avoir établi les poteaux hectométriques et kilométriques.~~

Art. 1~~5~~ — Après que le tracé du chemin de fer aura été approuvé et appliqué sur le terrain, le Gouvernement fera, conformément à l'art. ~~5~~ de la Convention, procéder à l'expropriation et à la remise ~~au concessionnaire~~ à la Cie des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances.

\# pour les terrains sans constructions et de 1/1000 pour les jardins et constructions.

Les plans à présenter pour l'expropriation des terrains seront dressés à l'échelle de 1/5000. # ~~Toutefois pour les parties où cette échel le serait reconnue insuffisante, le concessionnaire dressera les plans à l'échelle de 1/1000.~~

Art. 11. — Après l'achèvement total des travaux la Cie ~~le concessionnaire~~ fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances. ~~Ce plan cadastral sera dressé à la même échelle que le plan parcellaire.~~

Elle fera également dresser, à ses frais et contradictoirement avec le Gouvernement, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art exécutés; une expédition authentique des procès-verbaux du bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif sera déposée dans les archives du Ministére du Commerce et des Travaux Publics.

Tous terrains expropriés après ce bornage général, pour travaux complémentaires, seront soumis à la formalité du bornage au fur et à mesure de leur expropriation et il en sera fait mention dans l'état plus haut indiqué; de même tout ouvrage d'art construit après la remise au Ministère du Commerce et des Travaux Publics de l'état descriptif y sera indiqué, à son achèvement.

Art. 12. — Au plan gl. qui sera présenté la Cie joindra un tableau faisant connaître la nomenclature détaillée et les principales dispositions des gares d'évitement et de stationnement, des passages à niveau, des ponts et aqueducs et viaducs par dessus et par dessous le ch. de fer et de tous les travaux qu'elle se propose de construire.

Les plans des stations et des ouvrages d'art seront dressés à l'échelle de 1/200.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 15. — Le chemin de fer devra être construit dans toutes ses parties de manière à permettre un service d'exploitation régulier à la vitesse moyenne de 35 kilomètres à l'heure, arrêts compris.

Art. 16. — Les locomotives, voitures à voyageurs, wagons à marchandises et, en général, toutes les parties du matériel roulant devront être construits d'après les meilleurs modèles en usage.

Les voitures à voyageurs seront de trois classes, l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra une plaque indiquant le nombre des places de ce compartiment.

Des compartiments seront réservés aux femmes voyageant seules.

Art. 17. — Le concessionnaire entretiendra toujours en bon état la ligne et ses dépendances, ainsi que le matériel fixe et roulant, de manière que la circulation sur toute son étendue soit toujours facile et sûre; il aura soin d'écarter constamment toute cause qui pourrait donner lieu à des accidents.

Si le concessionnaire fait preuve de négligence ou apporte des retards dans l'exécution des présents engagements, il lui sera fait une mise en demeure, et si, dans l'espace d'un mois à partir de la date de la mise en demeure, il ne s'est pas conformé à cette mise en demeure, le Gouvernement Impérial y pourvoira d'office aux frais du concessionnaire, et procédera aux travaux de réparations nécessaires; les frais de ces travaux seront pris sur les revenus de la ligne, et en cas d'insuffisance le concessionnaire sera tenu de les parfaire.

Art. 18. — Le concessionnaire sera tenu de faire circuler chaque jour et dans chaque sens de la ligne au moins un train de

~~voyageurs. La vitesse de ces trains ne sera pas inférieure à 35 kilomètres à l'heure, arrêts compris. La marche de ces trains sera réglée par le Ministère du commerce et des Travaux Publics, la compagnie entendue.~~

Art. 17 — La ~~concessionnaire~~ Cie dressera mensuellement et remettra au Ministère du commerce et des Travaux Publics un état indiquant les recettes de toute nature de la ligne. Dans l'état indiquant les recettes brutes, il sera fait mention des recettes brutes provenant de transport de voyageurs et marchandises, ainsi que de tous les autres produits et recettes de la ligne.

TITRE III.

RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION, FORMALITÉS A REMPLIR A L'EXPIRATION ~~DE LA CONCESSION~~ du bail.

Art. 18 — En cas de déchéance prononcée contre la ~~concessionnaire, conformément aux dispositions de l'Art. 24 de la Convention,~~ Cie en ce qui concerne ses Droits sur les nouvelles lignes il sera pourvu à l'exécution des engagements contractés par la ~~concessionnaire~~ Cie au moyen d'une adjudication après mise à prix des ouvrages déjà construits, des objets et du matériel fixe et roulant qui lui appartiennent, et enfin de tous les matériaux et des terrains achetés par elle; le dernier enchérisseur assumera ainsi l'exécution de tous les engagements incombant ~~au concessionnaire~~ à la Cie évincée.

La ~~concessionnaire~~ Cie évincée recevra ~~du nouveau concessionnaire~~ de la nouvelle Cie la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets, après toutefois déduction des frais. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée après un délai de six mois, et avec une réduction convenable de prix; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la ~~concessionnaire~~ Cie sera définitivement déchue de ses droits ~~à la présente Concession,~~ sur les nouvelles lignes et les objets mis en adjudication deviendront sans aucun paiement la propriété de l'Etat.

Le cautionnement non encore restitué sera acquis au Gouvernement.

Art. 21. — En cas de rachat de la ligne par le Gouvernement Impérial, conformément à l'Art. 17 de la Convention, les locomotives, wagons, chariots, combustible et enfin tous les objets mobiliers et le matériel roulant servant à l'exploitation et existant à l'époque du rachat, seront de même achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial.

Art. 19 22. — A l'expiration du bail la Cie de la Concession le concessionnaire devra, sans aucun paiement, livrer en bon état et libre de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial, les stations et voies de chargement et de déchargement ainsi que les bâtiments d'exploitation tels que barraques et maisons destinées aux agents chargés du contrôle de l'inspection et de la perception, les machines fixes et enfin tous les objets immobiliers et ne servant pas au transport. Quant aux machines, wagons, chariots, matériel de construction et de réparation, combustibles, et enfin tous les objets mobiliers servant à l'exploitation, ils seront achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial. Toutefois le Gouvernement Impérial ne sera tenu de prendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation pendant six mois.

Dans le cas où, cinq années avant l'expiration du bail de la Concession, le Gouvernement Impérial constaterait que le chemin de fer ne se trouve pas dans un état de bon entretien, il sera fait une mise en demeure à la Cie au concessionnaire, et un délai lui sera accordé pour mettre la voie en bon état d'entretien. Si cette mise en demeure n'amène pas de résultat, le Gouvernement prendra en main l'exploitation de la ligne et de ses dépendances et fera exécuter d'office, aux frais de la Cie du concessionnaire les réparations nécessaires pour mettre la voie en bon état. Les frais de réparation seront pris sur les recettes de la ligne; en cas d'insuffisance des recettes, la Cie le concessionnaire sera tenue d'y suppléer.

TITRE IV

TARIFS ET CONDITIONS RELATIFS AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 20 ~~22~~. — Les droits de transports que la Cie ~~le concessionnaire~~, en vertu de l'Art. 13 de la Convention, est autotisé à percevoir, son déterminés par les tarifs maximum ci-dessous qui ne seront dépassés en aucun cas sans l'autorisation du Gouvernement Impérial. Ces tarifs une fois abaissés pourront être relevés par le concessionnaire dans la limite du maximum, après l'approbation du Gouvernement Impérial, et aprés un avis préalable d'un mois. De même en cas d'abaissement de ces tarifs, il en sera donné avis trois jours à l'avance.

TARIF I.

Voyageurs.

Par tête et par kilomètre (Trains mixtes et de voyageurs).

1ère Classe. . . . 31. ~~27~~ Paras
2ème Classe. . . . 24. ~~20~~ »
3ème Classe. . . . 17. ~~13~~ »

Les voyageurs transportés par trains de grande vitesse composés de wagons de 1re et 2me classe, paieront une surtaxe de 30 %. Les enfants jusqu'à l'âge de trois ans, portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent, seront transportés gratuitement; à partir de trois ans jusqu'à sept ans, ils paieront la demi-taxe et occuperont place entière; toutefois deux enfants ne pourront dans un compartiment, occuper plus d'une place entière.

TARIF II.

Bagages.

Tout voyageur muni de son billet a droit au transport gratuit de 30 kilog. de bagages ; les enfants payant demi-place n'auront droit à la gratuité que pour 20 kilogrammes.

Les objets encombrants qui, sous une capacité de 30 décimètres cubes, pèseraient moins de 7 kilog. seront assujettis au paiement du double de la taxe indiquée au tarif.

Frais accessoires.

En outre de la taxe du tarif, il sera perçu : — 1o un droit d'enregistrement de 20 paras par lettre de voiture de tout bagage, qu'il excède ou non le poids réglementaire de 30 kilog ; — 2o un droit d'entreposage de 5 paras par jour pour tout colis non enlevé par le destinataire après l'arrivée des trains ; — 3o un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, si ce pesage est conforme à la déclaration de la Compagnie.

TARIF III.

Chiens.

Les chiens transportés dans les trains de voyageurs ou les trains mixtes paieront 4 paras par kilomètre ; la perception de cette taxe sera calculée sur la base d'un parcours qui ne sera pas inférieur à 8 kilomètres.

Frais accessoires.

En outre de la taxe du tarif il sera perçu par tête : — 1o un droit d'enregistrement de 20 paras ; — 2o un droit de 5 piastres par jour pour tout chien non réclamé par le destinataire et mis en fourrière par les soins de la Compagnie.

TARIF IV.

Objets expédiés par grande vitesse.

Il sera perçu :

1 para par kilométre et par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Tout objet qui, sous un volume de 30 décim. cubes, pèserait moins de 7 kilog. sera assujetti au paiement de la double taxe du tarif. Cette double taxe sera calculée pour un parcours de 8 kilomètres au moins.

Frais accessoires.

En dehors des tarifs, il sera perçu : — 1° un droit d'enregistrement de 20 paras pour chaque expédition ; — 2° un droit de manutention de 4 paras par fraction indivisible de 10 kilog.; — 3° un droit d'entreposage de 10 paras par jour, par fraction indivisible de 50 kilog. pour tout objet qui, pour quelque cause que ce soit, ne serait pas enlevé dans les 24 heures après l'envoi de la lettre d'avis au destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée, et dans les 36 heures, s'il demeure dans une autre localité ; — 4° un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire fait sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, et dont le résultat serait conforme à la déclaration de la Compagnie.

TARIF V.

Paquets, colis et objets pesant moins de 25 kilog. expédiés par grande vitesse.

Pour chaque paquet ou colis, il sera perçu, pour les premiers 30 kilomètres une taxe de 3 piastres, y compris les droits d'enregistrement et de manutention, et 20 paras pour chaque 15 kilomètres en sus.

Frais accessoires.

En dehors de cette taxe, il sera perçu : — 1° un droit d'entrepôt de 10 paras pour les paquets et colis qui, pour quelque cause que ce soit, ne seraient pas enlevés dans les 24 heures suivant l'expédition de l'avis au destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée,

et dans les 36 heures, s'il demeure dans une autre localité; — 2o un droit de 20 paras pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, s'il a pour résultat de justifier la déclaration de la Compagnie.



TARIF VI.

Titres, espèces et objets de valeur.

L'or et l'argent, soit en lingots, soit en monnaies ou travaillés, le mercure, le platine, les bijoux, pierres précieuses et autres valeurs, paieront 2 paras par kilomètre et par fraction indivisible de 10 L. T. de valeur ; les droits de manutention et d'assurance sont compris dans ce tarif.

En outre, pour chaque expédition, il sera perçu un droit d'enregistrement de 20 paras. Pour les petits parcours, il sera perçu 5 piastres par fraction indivisible de 10 L. T. de valeur y compris les frais accesoires.



TARIF VII.

Voitures et matériel roulant.

Par Kilomètre.	*Gde vitesse*	*Pte vitesse.*
Voitures à 2 ou 4 roues à une banquette. . .	94 Paras.	47 paras
» à 4 roues à deux banquettes. . . .	134 »	67 »

Le tarif sera perçu pour un parcours qui ne sera pas moindre de 8 kilomètres.

Frais accessoires.

En dehors de la taxe du tarif, il sera, pour toute expédition, perçu : — 1° un droit d'enregistrement de 20 paras ; — 2° des frais de manutention de 10 piastres par véhicule ; — 3° un droit de magasinage de 5 piastres par jour et par voiture ; ces droits de magasinage ne seront perçus que pour les voitures non réclamées par les destinataires 48 heures après l'arrivée du train. En outre, si les objets se

trouvant dans la voiture pèsent plus de 50 kilog., il sera perçu pour l'excédant de ces 50 kilog. la taxe prévue pour les marchandises de 2ème classe transportées à petite vitesse, et ce par fraction indivisible de 50 kilog.

TARIF VIII.

Bestiaux.

Par tête et par kilomètre.

	Gde vitesse	*Pte vitesse.*
1° Bœufs, vaches, taureaux, buffles, chameaux, chevaux et bêtes de trait.	54 Paras.	27 Paras.
2° Veaux, ânes et porcs.	18 »	9 »
3° Moutons, brebis et chèvres.	8 »	4 »

Ces taxes seront calculées pour un parcours qui ne pourra être inférieur à 8 kilomètres.

Frais accessoires.

En outre du tarif il sera perçu pour chaque expédition : — 1° un droit d'enregistrement de 20 Paras ; — 2° un droit de fourrière de 5 Piastres par jour pour chaque tête de bétail non enlevé par le destinataire dans les 24 heures et parqué à ses risques et périls, et ce sans préjudice des frais de fourrage à réclamer en outre.

TARIF IX.

Marchandises transportées à petite vitesse par quintal ~~tonne~~ et par kilomètre.

~~1ère CLASSE.~~

~~Armes, bois de menuiserie et de teinture et autres bois de valeur, chandelles, boissons spiritueuses, cuivres, cotons, café, colle de poisson, matériel de carrosserie, cuirs, drogues, d'enrées coloniales, duvet, étoffes, épiceries, fers ouvrés, faïences, fruits, fonte travaillée, métaux bruts ou travaillés, garance, miroiteries, huiles d'olive et autres, her-~~

Il sera perçu 1° pour les produits bruts 5 paras par quintal et par kil. ; 2° pour les produits manufacturés 7½ paras par quintal et par kilomètre.

~~les, instr~~uments de musique, meubles, objets de librairie, plombs ouvrés, plumes en fer, porcelaines, plantes, fourrures, suifs, soieries, sucre, verres à glace, stéarine, vinaigre, vins, verres de table, carreaux, lainages, livres, thé, tabacs,............35 Paras.

2me CLASSE.

Ardoises, charpente, bitume, coke, charbon de bois, chanvre, fer brut et fondu, fers en barres et en plaques, toiles, minerais, planches, marbres bruts, madriers, pierres de taille, poissons salés, plomb en saumon, viandes salées, légumes conservés,............27 Paras.

3me CLASSE.

Terre glaise, briques, tuiles, pailles, son, bois à brûler, cailloux, riz, céréales, chaux, charbon de terre, cendres, farines, fumiers, pierres de maçonnerie, argile, plâtre, terres à chaux, pavés et autres, sel, sables et légumes frais,............22 Paras.

Pour les céréales, blés, orges, avoines, maïs et riz transportés par charges égales ou supérieures à 5000 kilogrammes, le présent tarif sera réduit de 50 pour 100,

La taxe à percevoir sera calculée par fraction indivisible de 50 kilog. et pour un parcours qui ne sera pas in~~férieur à 8 kilomètres.~~

Frais accessoires.

En dehors du tarif, il sera perçu pour chaque expédition : — 1° un droit d'enregistrement de 20 Paras ; — 2° 9 Piastres par tonne, c'est-à-dire 18 Paras par fraction indivisible de 50 kilog. si la manutention est opérée par les soins du concessionnaire ; — 3° un droit de magasinage de 10 Paras, par jour et par fraction indivisible de 50 kilog. pour les marchandises non enlevées dans les 48 heures qui suivront la mise à la poste de la lettre d'avis au destinataire ; — 4° un droit de 20 Paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire opéré sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire et dont le résultat serait reconnu conforme au premier pesage.

OBSERVATIONS.

Les taxes du présent tarif ne sont pas applicables aux masses indivisibles pesant plus de 3000 kilog ; pour toute masse indivisible pesant de 3000 à 5000 kilog. le présent tarif sera augmenté de moitié.

La Cie ne pourra être tenue de transporter des massses indivisibles pesant plus de 5000 kilog. et nécessitant l'emploi d'un matériel spécial; si elle prend sur elle le transport et le factage de masses de ce poids, les frais et conditions de transport et de factage seront déterminés de gré à gré par les deux parties.

TARIF X.

Assurances.

Les marchandises assurées paieront les frais supplémentaires d'assurance suivants :

Marchandises d'une valeur de 500 Ptres et transportées à Pte vitesse
1 Ptre 20 Paras

Marchandises d'une valeur de 500 Ptres et transportées à Gde vitesse
4 Ptres

Bagages de voyageurs, voitures, chevaux et autres d'une valeur de 1000 Ptres
2 Ptres

TARIF XI.

Trains Spéciaux.

Taxe à percevoir par kilomètre.

Locomotive avec Wagon de sûreté.	Ptres.	15
Wagon salon.	»	10
Wagon à voyageurs.	»	5
Wagon ordinaire.	»	2,20
Pour tout essieu en plus de 2 essieux par wagon.	»	2,20
Pour chaque demi-heure d'attente en plus du temps indiqué dans l'itinéraire.	»	460,00
Minimum à percevoir par kilomètre pour un train spécial.	»	35,00
Minimum à percevoir pour tout train spécial. .	»	700,00

Si la taxe à percevoir des voyageurs, bêtes et bagages transportés par train spécial est inférieure à la taxe qu'aurait produite le tarif par train ordinaire, ~~la concessionnaire~~ Cie pourra appliquer le tarif ordinaire.

Art. ~~24~~ 21. — Pour les évaluations à faire conformément aux tarifs spécifiés plus haut et à ceux à intervenir, le para est considéré comme la 40ème partie de la piastre, et la piastre comme la 100ème partie de la Livre Turque.

Toutefois ~~le concessionnaire~~ Cie sera tenu d'accepter toutes les monnaies ayant cours dans l'Empire, au change fixé par le Trésor.

Art. ~~25~~ 22. — Tous bestiaux, marchandises, objets et céréales, non spécifiés dans les articles précédents, seront assimilés, pour la perception de la taxe, à la classe avec laquelle ils ont le plus de rapport. Toute contestation résultant de l'assimilation de ces objets sera réglée par le Gouvernement Impérial.

Art. ~~26~~ 23. — Tous les tarifs, qu'ils soient généraux, spéciaux ou proportionnels ou différentiels sont applicables à tous les voyageurs et expéditeurs sans distinction. En outre, ces tarifs, avant d'être appliqués, seront soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial.

Art. ~~27~~ 24. — Il est formellement interdit ~~au concessionnaire~~ à la Cie de passer tout traité particulier ayant pour objet d'accorder des reductions des prix indiqués dans les tarifs. Toutefois cette interdiction ne s'applique ni aux traités à passer avec le Gouvernement Impérial ni aux réductions à accorder pour le transport des pauvres et des indigents.

TITRE V.

STIPULATION RELATIVES A DIVERS SERVICES.

Art. ~~28~~ 25. — En temps de paix comme en temps de guerre ~~le concessionnaire~~ Cie mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition des autorités militaires, toutes les voitures et autre matériel et moyens de transports toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier par le chemin de fer, soit isolément soit en corps, des militaires appartenant à l'armée de terre, à la flotte, à la police et à la gendarmerie, ainsi que des zaptiés et volontaires, leurs bagages et leurs bêtes, toutes sortes de matériel, munitions de guerre et

approvisionnements. Au besoin le Gouverneme~~ent~~ pourra même, prendre en main la direction de la ligne avec son matériel. Ces expéditions seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soient effectuées par l~~e concessionnaire~~ ou par le Gouvernement occupant la ligne ~~au tiers du tarif~~; de même les militaires, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement, par les trains des voyageurs, seront également transportés ~~au tiers du tarif~~.

Art. ~~29~~. — Le Gouvernement jouira aussi d'une réduction à moitié taxe pour le transport des détenus et condamnés ainsi que de leur gardiens ; à cet effet ~~le concessionnaire~~ sera tenu de mettre à sa disposition, l'orsqu'il le requerra, le nombre de compartiments nécessaires dans les voitures de deuxième ou troisième classe, des trains ordinaires.

Art. ~~30~~. — Les fonctionnaires ou agents du Gouvernement chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que les employés de l'Administration des télégraphes et les agents qui auront à exercer une surveillance sur le chemin de fer dans l'intérêt de la perception des droits de douane ou autres impôts, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

Art. ~~31~~. — La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement, dans les trains ordinaires des voyageurs, le transport de valises postales plombées accompagnées des agents nécessaires au service ; à cet effet, elle réservera, dans chaque train de voyageurs, un ou plusieurs compartiments de voitures de 2ème classe, suivant qu'elle en sera requise par le Gouvernement.

Art. ~~32~~. — L~~e concessionnaire~~ ne pourra pas modifier ses horraires avant d'en avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement Impérial. Toutefois, si le Gouvernement désirait faire composer des trains spéciaux, ou modifier les horraires des trains ordinaires, il en donnera avis 48 heures d'avance par écrit ~~au concessionnaire~~.

